



DZIENNIK USTAW

RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Warszawa, dnia 8 stycznia 2018 r.

Poz. 45

ROZPORZĄDZENIE RADY MINISTRÓW

z dnia 2 stycznia 2018 r.

zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków udzielania zwolnień z podatku od nieruchomości oraz podatku od środków transportowych, stanowiących regionalną pomoc inwestycyjną, pomoc na kulturę i zachowanie dziedzictwa kulturowego, pomoc na infrastrukturę sportową i wielofunkcyjną infrastrukturę rekreacyjną oraz pomoc na infrastrukturę lokalną

Na podstawie art. 20d ust. 1 ustawy z dnia 12 stycznia 1991 r. o podatkach i opłatach lokalnych (Dz. U. z 2017 r. poz. 1785, 2141, 2372 i 2432) zarządza się, co następuje:

§ 1. W rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 9 stycznia 2015 r. w sprawie warunków udzielania zwolnień z podatku od nieruchomości oraz podatku od środków transportowych, stanowiących regionalną pomoc inwestycyjną, pomoc na kulturę i zachowanie dziedzictwa kulturowego, pomoc na infrastrukturę sportową i wielofunkcyjną infrastrukturę rekreacyjną oraz pomoc na infrastrukturę lokalną (Dz. U. poz. 174) wprowadza się następujące zmiany:

1) tytuł rozporządzenia otrzymuje brzmienie:

„w sprawie warunków udzielania zwolnień z podatku od nieruchomości oraz podatku od środków transportowych, stanowiących regionalną pomoc inwestycyjną, pomoc na kulturę i zachowanie dziedzictwa kulturowego, pomoc na infrastrukturę sportową i wielofunkcyjną infrastrukturę rekreacyjną, pomoc na infrastrukturę lokalną, pomoc na rzecz regionalnych portów lotniczych oraz pomoc na rzecz portów”;

2) w § 1 w ust. 2:

a) w pkt 4 na końcu dodaje się przecinek oraz dodaje się pkt 5 i 6 w brzmieniu:

„5) pomoc na rzecz regionalnych portów lotniczych,

6) pomoc na rzecz portów”;

b) część wspólna otrzymuje brzmienie:

„– do której mają zastosowanie przepisy rozporządzenia Komisji (UE) nr 651/2014 z dnia 17 czerwca 2014 r. uznającego niektóre rodzaje pomocy za zgodne z rynkiem wewnętrznym w zastosowaniu art. 107 i 108 Traktatu (Dz. Urz. UE L 187 z 26.06.2014, str. 1, z późn. zm.¹⁾), zwanego dalej „rozporządzeniem Komisji UE nr 651/2014”.”;

3) w § 3:

a) po pkt 12 dodaje się pkt 12a w brzmieniu:

„12a) przeniesienie – przeniesienie tej samej lub podobnej działalności, o której mowa w art. 2 pkt 50 rozporządzenia Komisji UE nr 651/2014, lub jej części z zakładu na terytorium państwa – strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym (EOG), zwanego dalej „państwem EOG”, (zakład pierwotny) do zakładu, w którym dokonuje się inwestycji objętej pomocą i który znajduje się na terytorium innego państwa”;

¹⁾ Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 329 z 15.12.2015, str. 28, Dz. Urz. UE L 149 z 07.06.2016, str. 10, Dz. Urz. UE L 156 z 20.06.2017, str. 1 oraz Dz. Urz. UE L 236 z 14.09.2017, str. 28.

stwa EOG (zakład objęty pomocą); przeniesienie występuje wówczas, gdy produkt lub usługa w zakładzie pierwotnym i zakładzie objętym pomocą służy przynajmniej częściowo do tych samych celów oraz zaspokaja wymagania lub potrzeby tej samej kategorii klientów, oraz w jednym z pierwotnych zakładów beneficjenta na terytorium państwa EOG nastąpiła likwidacja miejsc pracy związanych z taką samą lub podobną działalnością;”;

b) po pkt 14 dodaje się pkt 14a w brzmieniu:

„14a) zysk operacyjny – różnicę między zdyskontowanymi dochodami a zdyskontowanymi kosztami operacyjnymi w ekonomicznym cyklu życia inwestycji, gdy różnica ta jest wartością dodatnią; koszty operacyjne obejmują koszty, takie jak koszty personelu, materiałów, zakontraktowanych usług, komunikacji, energii, konserwacji, czynszu, administracji, lecz nie uwzględniają kosztów amortyzacji i kosztów finansowania, jeśli zostały one objęte zakresem pomocy inwestycyjnej; dyskontowanie przychodów i kosztów operacyjnych przy zastosowaniu odpowiedniej stopy dyskontowej pozwala na osiągnięcie rozsądnego zysku;”;

c) w pkt 17 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 18–24 w brzmieniu:

„18) pomoc na rzecz regionalnych portów lotniczych – pomoc udzielaną na rzecz portów lotniczych o średnim rocznym przepływie pasażerów nieprzekraczającym 3 milionów osób, o której mowa w art. 56a rozporządzenia Komisji UE nr 651/2014;

19) port lotniczy – podmiot lub grupę podmiotów prowadzących działalność gospodarczą polegającą na świadczeniu usług portu lotniczego na rzecz przedsiębiorstw lotniczych;

20) średni roczny przepływ pasażerów – wartość liczbowa określaną na podstawie przepływu pasażerów przylatujących i wylatujących w okresie dwóch lat obrotowych poprzedzających rok, w którym pomoc została przyznana;

21) pomoc na rzecz portów – pomoc na rzecz portów morskich i portów śródlądowych, o której mowa w art. 56b i art. 56c rozporządzenia Komisji UE nr 651/2014;

22) port – obszar lądu i wody, na którym znajduje się infrastruktura i urządzenia, które pozwalają na przyjmowanie statków, o których mowa w art. 2 pkt 162 rozporządzenia Komisji UE nr 651/2014, ich załadunek i rozładunek, składowanie towarów, odbiór i dostawę tych towarów oraz zaokrętowanie i wyokrętowanie pasażerów, załogi i innych osób, oraz wszelka inna infrastruktura niezbędna dla przedsiębiorstw transportowych w porcie;

23) port morski – port przyjmujący zasadniczo statki morskie, o których mowa w art. 2 pkt 163 rozporządzenia Komisji UE nr 651/2014;

24) port śródlądowy – port inny niż port morski, przyjmujący statki żeglugi śródlądowej, o których mowa w art. 2 pkt 164 rozporządzenia Komisji UE nr 651/2014.”;

4) w § 4:

a) w ust. 1:

– pkt 2–4 otrzymują brzmienie:

„2) pomocy inwestycyjnej na kulturę i zachowanie dziedzictwa kulturowego: 150 mln euro na projekt;

3) pomocy operacyjnej na kulturę i zachowanie dziedzictwa kulturowego: 75 mln euro dla jednego przedsiębiorstwa rocznie;

4) pomocy inwestycyjnej na infrastrukturę sportową i wielofunkcyjną infrastrukturę rekreacyjną: 30 mln euro na projekt lub jeżeli łączne koszty przekraczają 100 mln euro na projekt;”;

– w pkt 6 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 7 w brzmieniu:

„7) pomocy inwestycyjnej i operacyjnej na rzecz regionalnych portów lotniczych: poziomów intensywności i kwot pomocy określonych w art. 56a rozporządzenia Komisji UE nr 651/2014.”;

b) po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:

„1a. Warunkiem przyznania pomocy inwestycyjnej na rzecz portów jest nieprzekroczenie następujących progów wysokości kosztów kwalifikowanych:

1) 130 mln euro na projekt – w przypadku portów morskich oraz 40 mln euro na projekt – w przypadku portów śródlądowych albo

- 2) 150 mln euro na projekt – w przypadku portów morskich oraz 50 mln euro na projekt – w przypadku portów śródlądowych, jeżeli projekt jest uwzględniony w planie prac dotyczącym korytarza sieci bazowej, o którym mowa w art. 47 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylającego decyzję nr 661/2010/UE (Dz. Urz. UE L 348 z 20.12.2013, str. 1, z późn. zm.²⁾)
– przy czym w przypadku pogłębiania, o którym mowa w art. 2 pkt 160 rozporządzenia Komisji UE nr 651/2014, zwanego dalej „pogłębianiem”, za projekt uznaje się wszystkie prace pogłębiarskie przeprowadzone w ciągu roku kalendarzowego.”;
- c) w ust. 2 wyrazy „o których mowa w ust. 1” zastępuje się wyrazami „o których mowa w ust. 1 i 1a”;
- 5) w § 5:
 - a) w ust. 1 wyrazy „określonych w ust. 2–5” zastępuje się wyrazami „określonych w ust. 2–7”;
 - b) dodaje się ust. 6 i 7 w brzmieniu:

„6. Pomoc na rzecz regionalnych portów lotniczych może być obliczana w odniesieniu do:

 - 1) kosztów związanych z inwestycjami w infrastrukturę portu lotniczego, o której mowa w art. 2 pkt 144 rozporządzenia Komisji UE nr 651/2014, w tym kosztów planowania – w przypadku pomocy inwestycyjnej;
 - 2) kosztów bieżącej działalności portów lotniczych o średnim rocznym przepływie pasażerów nieprzekraczającym 200 000 osób – w przypadku pomocy operacyjnej.

7. Pomoc na rzecz portów jest obliczana w odniesieniu do kosztów, w tym kosztów planowania:

 - 1) inwestycji związanych z budową, wymianą lub modernizacją infrastruktury:
 - a) portowej, o której mowa w art. 2 pkt 157 rozporządzenia Komisji UE nr 651/2014,
 - b) zapewniającej dostęp, o której mowa w art. 2 pkt 159 rozporządzenia Komisji UE nr 651/2014;
 - 2) pogłębiania.”;
- 6) w § 6:
 - a) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. W przypadku przejęcia aktywów należących do zakładu, o którym mowa w art. 2 pkt 49 lit. b lub pkt 51 lit. b rozporządzenia Komisji UE nr 651/2014, uwzględnia się wyłącznie koszty zakupu aktywów od osób trzecich niemających powiązań z nabywcą, jeżeli transakcja jest przeprowadzana na warunkach rynkowych. W przypadku gdy pomoc na zakup aktywów przyznana została jeszcze przed ich zakupem, koszt tych aktywów odlicza się od kosztów kwalifikowanych związanych z przejęciem zakładu.”;
 - b) ust. 7 otrzymuje brzmienie:

„7. W przypadku pomocy przyznanej dużym przedsiębiorstwom na zasadniczą zmianę procesu produkcji koszty kwalifikowane powinny przekraczać koszty amortyzacji aktywów związanych z działalnością podlegającą modernizacji w ciągu poprzedzających trzech lat obrotowych. W przypadku pomocy przyznanej na dywersyfikację istniejącego zakładu koszty kwalifikowane powinny przekraczać o co najmniej 200% wartość księgową ponownie wykorzystywanych aktywów, odnotowaną w roku obrotowym poprzedzającym rozpoczęcie prac.”;
- 7) po § 10 dodaje się § 10a i § 10b w brzmieniu:

„§ 10a. Do kosztów kwalifikowanych, o których mowa w § 5 ust. 6:

 - 1) pkt 1, zalicza się koszty, w tym planowania, związane z inwestycjami w infrastrukturę i wyposażenie służące do świadczenia usług portu lotniczego przez ten port na rzecz przedsiębiorstw lotniczych, o których mowa w art. 2 pkt 145 rozporządzenia Komisji UE nr 651/2014, i innych usługodawców, wliczając w to drogi startowe, terminale, płyty postojowe, drogi kołowania, scentralizowaną infrastrukturę obsługi naziemnej i wszystkie pozostałe obiekty i urządzenia, które bezpośrednio służą do świadczenia usług portu lotniczego, o których mowa w art. 2 pkt 147 rozporządzenia Komisji UE nr 651/2014, z wyłączeniem infrastruktury i wyposażenia, które w pierwszej kolejności są konieczne do prowadzenia działalności pozalotniczej, o której mowa w art. 2 pkt 152 rozporządzenia Komisji UE nr 651/2014;

²⁾ Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 136 z 09.05.2014, str. 10, Dz. Urz. UE L 126 z 14.05.2016, str. 3 oraz Dz. Urz. UE L 1281 z 19.05.2017, str. 1.

- 2) pkt 2, zalicza się koszty bazowe portu lotniczego w odniesieniu do świadczenia usług portu lotniczego, w tym koszty związane z personelem, zakontraktowanymi usługami, łącznością, odpadami, energią, konserwacją, wynajmem i administracją, lecz z wyłączeniem kosztów kapitału, wsparcia marketingowego lub wszelkich innych zachęt przyznanych przedsiębiorstwom lotniczym przez port lotniczy oraz kosztów objętych zakresem zadań publicznych.

§ 10b. Do kosztów kwalifikowanych, o których mowa w § 5 ust. 7:

- 1) pkt 1 lit. a, zalicza się koszty planowania i inwestycji związane z budową, wymianą lub modernizacją infrastruktury oraz urządzeń służących do świadczenia usług portowych związanych z transportem, w tym miejsca postojowe służące do cumowania statków, ściany nadbrzeża, mola, dryfujące pontonowe rampy na obszarach pływowych, baseny wewnętrzne, zasypki oraz osuszony grunt, a także infrastruktury paliw alternatywnych oraz infrastruktury do odbioru odpadów wytwarzanych przez statki i pozostałości ładunku;
- 2) pkt 1 lit. b, zalicza się koszty planowania i inwestycji związane z budową, wymianą lub modernizacją wszelkiego rodzaju infrastruktury niezbędnej do zapewnienia użytkownikom dostępu i wejścia do portu od strony lądu lub morza i rzeki, lub znajdującej się w porcie, w tym drogi, tory kolejowe, kanały i śluzy;
- 3) pkt 2, zalicza się koszty planowania i inwestycji związane z usuwaniem osadów z dna wodnej drogi dostępowej do portu lub w porcie.”;

8) w § 11:

- a) w ust. 1 wyrazy „o których mowa w ust. 2–7” zastępuje się wyrazami „o których mowa w ust. 2–11”;

- b) w ust. 4:

– pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) w odniesieniu do pomocy inwestycyjnej kwota pomocy nie może przekraczać różnicy między kosztami kwalifikowanymi a zyskiem operacyjnym z inwestycji;”;

– pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) w przypadku pomocy, o której mowa w art. 53 ust. 2 lit. f rozporządzenia Komisji UE nr 651/2014 – maksymalna kwota pomocy nie może przekraczać ani różnicy między kosztami kwalifikowanymi a zdyskontowanymi przychodami projektu, ani 70% kosztów kwalifikowanych; przychody odlicza się od kosztów kwalifikowanych, określonych w art. 53 ust. 9 rozporządzenia Komisji UE nr 651/2014, na zasadzie *ex ante* albo przy użyciu mechanizmu wycofania.”;

- c) ust. 6 otrzymuje brzmienie:

„6. W przypadkach, o których mowa w ust. 4 pkt 1 i 2 oraz ust. 5, jeżeli pomoc nie przekracza 2 mln euro, maksymalną kwotę pomocy można ustalić alternatywnie na poziomie 80% kosztów kwalifikowanych.”;

- d) dodaje się ust. 8–11 w brzmieniu:

„8. W przypadku pomocy na rzecz regionalnych portów lotniczych:

- 1) w odniesieniu do pomocy inwestycyjnej kwota pomocy nie może przekraczać:
 - a) 50% kosztów kwalifikowanych w przypadku portów lotniczych o średnim rocznym przepływie pasażerów wynoszącym od 1 do 3 milionów osób w ciągu dwóch lat obrotowych poprzedzających rok, w którym faktycznie przyznano pomoc,
 - b) 75% kosztów kwalifikowanych w przypadku portów lotniczych o średnim rocznym przepływie pasażerów nieprzekraczającym 1 miliona osób w ciągu dwóch lat obrotowych poprzedzających rok, w którym faktycznie przyznano pomoc;
- 2) kwota pomocy inwestycyjnej nie może przekraczać różnicy między kosztami kwalifikowanymi a zyskiem operacyjnym z inwestycji;
- 3) w przypadku portów lotniczych o przepływie pasażerów nieprzekraczającym 200 000 pasażerów rocznie wymagane jest spełnienie jednego z warunków określonych w pkt 1 i 2;
- 4) w odniesieniu do pomocy operacyjnej kwota pomocy nie może przekraczać poziomu, który jest konieczny, aby pokryć straty operacyjne i rozsądny zysk w odnośnym okresie; pomoc przyznaje się w formie określonych z góry rat okresowych, których nie można zwiększać w okresie, na jaki przyznaje się pomoc, albo w formie kwot ustalonych *ex post* na podstawie odnotowanych strat operacyjnych.

9. W przypadku pomocy na rzecz portów morskich:

- 1) poziom intensywności pomocy na każdą inwestycję, o której mowa w § 5 ust. 7 pkt 1 lit. a, nie może przekraczać:
 - a) 100% kosztów kwalifikowanych, jeśli łączne koszty kwalifikowane projektu wynoszą nie więcej niż 20 mln euro,
 - b) 90% kosztów kwalifikowanych, jeśli łączne koszty kwalifikowane projektu wynoszą powyżej 20 mln euro i nie więcej niż 50 mln euro,
 - c) 70% kosztów kwalifikowanych, jeśli łączne koszty kwalifikowane projektu wynoszą powyżej 50 mln euro i nie więcej niż kwota określona w art. 4 ust. 1 lit. ee rozporządzenia Komisji UE nr 651/2014;
- 2) poziom intensywności pomocy nie może przekraczać 100% kosztów kwalifikowanych określonych w § 5 ust. 7 pkt 1 lit. b i pkt 2 wynoszących nie więcej niż kwota określona w art. 4 ust. 1 lit. ee rozporządzenia Komisji UE nr 651/2014;
- 3) kwota pomocy nie może przekraczać różnicy między kosztami kwalifikowanymi a zyskiem operacyjnym z inwestycji lub pogłębienia;
- 4) w przypadku pomocy nieprzekraczającej 5 mln euro, maksymalną kwotę pomocy można ustalić alternatywnie do metody określonej w pkt 1–3, na poziomie 80% kosztów kwalifikowanych.

10. W przypadku pomocy na rzecz portów śródlądowych:

- 1) kwota pomocy nie może przekraczać różnicy między kosztami kwalifikowanymi a zyskiem operacyjnym z inwestycji lub pogłębienia;
- 2) maksymalny poziom intensywności pomocy nie może przekraczać 100% kosztów kwalifikowanych wynoszących nie więcej niż kwota wskazana w art. 4 ust. 1 lit. ff rozporządzenia Komisji UE nr 651/2014;
- 3) w przypadku pomocy nieprzekraczającej 2 mln euro, maksymalną kwotę pomocy można ustalić alternatywnie do metody określonej w pkt 1 i 2, na poziomie 80% kosztów kwalifikowanych.

11. Zysk operacyjny, o którym mowa w ust. 4 pkt 1, ust. 8 pkt 2, ust. 9 pkt 3 i ust. 10 pkt 1, odlicza się od kosztów kwalifikowanych *ex ante*, na podstawie rozsądnych prognoz, albo przy użyciu mechanizmu wycofania.”;

9) w § 12:

- a) w ust. 1 w pkt 4 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 5 w brzmieniu:

„5) potwierdzenie przez beneficjenta, że nie dokonał przeniesienia do zakładu, w którym ma zostać dokonana inwestycja początkowa, której dotyczy wnioski o pomoc, w ciągu 2 lat poprzedzających złożenie wniosku o pomoc, oraz zobowiązanie się przez beneficjenta, że nie dokona takiego przeniesienia przez okres 2 lat od zakończenia inwestycji początkowej, której dotyczy wnioski o pomoc.”;

b) dodaje się ust. 9–11 w brzmieniu:

„9. Warunkiem udzielenia pomocy inwestycyjnej na rzecz regionalnych portów lotniczych jest:

- 1) dokonanie zgłoszenia;
- 2) zagwarantowanie, że:
 - a) port lotniczy jest otwarty dla wszystkich potencjalnych użytkowników, a w przypadku fizycznego ograniczenia przepustowości przydział odbywa się na podstawie istotnych, obiektywnych, przejrzystych i niedyskryminujących kryteriów,
 - b) dana inwestycja nie wykracza poza to, co jest niezbędne do obsługi natężenia ruchu przewidywanego w średnim okresie na podstawie rozsądnych prognoz dotyczących ruchu.

10. Warunkiem udzielenia pomocy operacyjnej na rzecz regionalnych portów lotniczych jest:

- 1) dokonanie zgłoszenia zawierającego informacje, o których mowa w ust. 2 pkt 1 i 5;
- 2) spełnienie warunków określonych w ust. 9 pkt 2 lit. a, § 12a ust. 1 pkt 1 lit. a i d.

11. Warunkiem udzielenia pomocy inwestycyjnej na rzecz portów jest:

- 1) dokonanie zgłoszenia;
- 2) zagwarantowanie, że:
 - a) wszelkie koncesje lub inne formy powierzenia osobie trzeciej budowy, modernizacji, obsługi lub wynajmu infrastruktury portowej, na którą udzielono pomocy, udzielane są na zasadach konkurencji, przejrzystości, niedyskryminacji i bezwarunkowo,
 - b) infrastruktura portowa, na którą udzielono pomocy, jest udostępniana zainteresowanym użytkownikom na równych i niedyskryminacyjnych zasadach na warunkach rynkowych.”;

10) po § 12 dodaje się § 12a w brzmieniu:

„§ 12a. 1. Przy udzielaniu pomocy na rzecz regionalnych portów lotniczych powinny być dodatkowo spełnione następujące warunki:

- 1) w odniesieniu do pomocy inwestycyjnej:
 - a) pomoc nie jest udzielana na przeniesienie istniejących portów lotniczych ani na stworzenie nowego pasażerskiego portu lotniczego, w tym przekształcenie istniejącego lądowiska w pasażerski port lotniczy,
 - b) pomoc nie jest udzielana portowi lotniczemu usytuowanemu w odległości nieprzekraczającej 100 km lub 60-minutowej podróży samochodem, autobusem, pociągiem lub pociągiem dużych prędkości, o którym mowa w art. 2 pkt 150 rozporządzenia Komisji UE nr 651/2014, od istniejącego portu lotniczego obsługującego regularne przewozy lotnicze w rozumieniu art. 2 pkt 16 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1008/2008 z dnia 24 września 2008 r. w sprawie wspólnych zasad wykonywania przewozów lotniczych na terenie Wspólnoty (Dz. Urz. UE L 293 z 31.10.2008, str. 3),
 - c) pomoc nie może prowadzić do spodziewanego zwiększenia średniego rocznego przepływu powyżej 3 milionów pasażerów w porcie lotniczym w okresie 2 lat obrotowych następujących po przyznaniu pomocy,
 - d) pomoc nie jest udzielana portom lotniczym o średnim rocznym przepływie towarów przekraczającym 200 000 ton w ciągu 2 lat obrotowych poprzedzających rok, w którym rzeczywiście przyznaje się pomoc, i nie może prowadzić do spodziewanego zwiększenia średniego rocznego przepływu towarów powyżej 200 000 ton w porcie lotniczym w okresie 2 lat obrotowych następujących po przyznaniu pomocy;
- 2) w odniesieniu do pomocy operacyjnej:
 - a) warunki określone w ust. 1 pkt 1 lit. a i d,
 - b) pomoc nie jest udzielana portom lotniczym o średnim rocznym przepływie pasażerów przekraczającym 200 000 osób w ciągu 2 lat obrotowych poprzedzających rok, w którym rzeczywiście przyznaje się pomoc,
 - c) pomoc nie jest wypłacana w odniesieniu do żadnego roku kalendarzowego, w którym roczny przepływ pasażerów w porcie lotniczym przekroczył 200 000 osób,
 - d) przyznanie pomocy nie jest uzależnione od dokonania ustaleń z określonymi przedsiębiorstwami lotniczymi, dotyczących opłat lotniskowych, opłat marketingowych lub innych aspektów finansowych działalności tych przedsiębiorstw lotniczych w danym porcie lotniczym.

2. Warunki określone w ust. 1 pkt 1 lit. b oraz w § 12 ust. 9 pkt 2 lit. b nie mają zastosowania do portów lotniczych o średnim rocznym przepływie pasażerów wynoszącym do 200 000 osób w okresie 2 lat obrotowych poprzedzających rok, w którym rzeczywiście przyznaje się pomoc, jeżeli nie oczekuje się, iż pomoc inwestycyjna doprowadzi do zwiększenia średniego rocznego przepływu pasażerów w tym porcie lotniczym powyżej 200 000 osób w okresie 2 lat obrotowych następujących po przyznaniu pomocy; pomoc inwestycyjna przyznana takim portom lotniczym musi być zgodna z § 11 ust. 8 pkt 1 albo 2.”.

§ 2. Do pomocy udzielanej na podstawie zgłoszeń dokonanych przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia stosuje się przepisy dotychczasowe.

§ 3. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia.

Prezes Rady Ministrów: *M. Morawiecki*